Tweede Kamer der Staten-Generaal 2

Vergaderjaar 2015–2016

22 026 Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 486 BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 april 2016

Conform de Regeling Grote Projecten, bied ik u hierbij de achtendertigste Voortgangsrapportage (VGR 38) HSL-Zuid aan[1]. Deze voortgangsrapportage behandelt de verslagperiode van 1 juli 2015 tot en met 31 december 2015. In deze brief informeer ik u tevens over een aantal belangrijke ontwikkelingen rondom dit project.

Reizigersgroei

De VGR laat reizigersgroei op zowel de Thalys als IC-Direct zien. Voor de Thalys-treindienst is het aantal reizigers in de tweede helft van 2015 met circa 4% gestegen ten opzichte van de tweede helft van 2014. Het aantal reizigers in de IC direct is in de tweede helft van 2015 met ca. 30% gestegen ten opzichte van de tweede helft van 2014. De toename van de groei van de IC direct wordt mede veroorzaakt doordat sinds december 2015 een kwartierdienst is gerealiseerd tussen Amsterdam en Rotterdam.

Ontwikkelingen HSL-aanbod

In de concessie zijn afspraken gemaakt over het tempo en de volgorde van de ingroei van het alternatieve HSL-aanbod, zodat de reiziger stap voor stap een beter product krijgt. De afspraken voor 2013, 2014 en 2015 zijn conform planning uitgevoerd. Twee stappen daarin zijn eerder gerealiseerd: de frequentieverhoging van de Thalys van 13x naar 14x per dag (9 maanden eerder) en de frequentieverhoging van de Intercity direct tussen Amsterdam en Rotterdam van 3x naar 4x per uur (een jaar eerder).

Op dit moment worden in de dienstregeling 2017 de volgende stappen in het alternatieve HSL-aanbod voorbereid. Reeds nu is gebleken dat bij de

[1] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

kst-22026-486
ISSN 0921 - 7371
's-Gravenhage 2016

start van de dienstregeling 2017 NS niet aan al haar verplichtingen uit de concessie kan voldoen. Dat betreft onder andere de verkorting van de rijtijd van de Intercity Brussel. Ik sta NS in het belang van de reiziger eenmalig voor de komende dienstregeling toe de huidige rijtijd van de Intercity Brussel te continueren. NS heeft onderbouwd dat het niet mogelijk is om de rijtijd in 2017 te verkorten zonder de binnenlandse dienstregeling in 2017 fors aan te tasten. De consumentenorganisaties adviseren negatief over de gevolgen die dat zou hebben. Ik deel dit. Toekomstige, meer structurele verbeteringen in het aanbod voor de reiziger bezie ik nader in het kader van de kabinetsreactie op de enquêtecommissie Fyra.

In de vorige VGR (bijlage bij Kamerstuk 22 026, nr. 481) bent u reeds geïnformeerd over de vertraging in de introductie van de Eurostar vanwege vertraagde softwareleverantie voor het beveiligingssysteem. Ik kan u daar geen nieuwe informatie over melden, behalve dat NS rekening houdt met een vertraging van tenminste enkele maanden en er voorts alles aan doet om het toelatingsproces van de nieuwe Eurostar-trein in Nederland te versnellen. Een zelfde probleem doet zich voor bij de benodigde locomotieven voor de Intercity Brussel die in 2017 over de HSL via Breda gaat rijden. In lijn met de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie Fyra zorgen NS en NMBS in de dienstregeling 2017 daarom voor een terugvaloptie. Zolang het materieel nog niet geschikt is voor de HSL, blijft de Intercity Brussel via de huidige route via Roosendaal rijden. Daarnaast wordt het pad voor de Eurostar wel meegenomen in de capaciteitsaanvraag voor de dienstregeling 2017, zodat het mogelijk blijft om later in 2017 met deze dienst te starten.

Zettingen

Zoals toegezegd in de aanbiedingsbrief bij VGR 37 (Kamerstuk 22 026, nr. 481) wordt u in bijgaande rapportage geïnformeerd over het onderzoek naar maatregelen om zettingen tegen te gaan. Naar verwachting zullen in 2016/2017 op drie locaties waar zettingen optreden (Rijpwetering, Schuilingervliet en Breda Westrik) herstelmaatregelen of constructiewijzingen worden doorgevoerd om de veilige berijdbaarheid te kunnen borgen. De resultaten uit de monitoringsprogramma's geven op dit moment geen aanleiding om de risicoreservering voor zettingen (zie paragraaf 6.3 van VGR 38) aan te passen.

Audit integrale veiligheid

Het Ministerie van Infrastructuur en Milieu heeft Movares laten onderzoeken of de toetsing van de integrale veiligheid op de HSL-Zuid wel voldoende geborgd is. De onderzoekers komen tot de conclusie dat de wijze waarop ProRail en NS integrale veiligheid op papier en in de praktijk hebben ingericht in overeenstemming is met de hierop van toepassing zijnde Europese regelgeving. Vanuit het principe om continu inspanning te leveren om de veiligheid te verbeteren, bevelen zij aan om extra borgingsmaatregelen te nemen. Ik deel deze conclusie van de onderzoekers.

In paragraaf 2.4 van de Voortgangsrapportage is aangegeven op welke wijze hieraan vervolg wordt gegeven. Het onderzoeksrapport van Movares is als bijlage bij deze brief gevoegd[2].

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijksma

[2] Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl